

# ŽIVOT S ERBEM TATRY

VYPRÁVĚNÍ HLAVNÍHO KONSTRUKTÉRA  
TATRY MILANA GALII

Milan Švihálek



## Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **restně stíháno**.

*Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.*



# ŽIVOT S ERBEM TATRY

**VYPRÁVĚNÍ HLAVNÍHO KONSTRUKTÉRA  
TATRY MILANA GALII**

Milan Švihálek

Milan Švihálek

**Život s erbem Tatry**  
**Vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Milana Galii**

Vydala Grada Publishing, a.s.  
U Průhonu 22, Praha 7  
obchod@grada.cz, www.grada.cz  
tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400  
jako svou 3712. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková  
Sazba Ondřej Slavík  
Počet stran 128  
Fotografie na obálce z archivu Jana Tučka  
Fotografie v textu z archivu Ing. Milana Galii  
První vydání, Praha 2009  
Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod, a. s.  
Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a.s., 2009  
Cover & Layout and Design © Michal Dusil

*Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami  
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.*

ISBN 978-80-247-2723-3 (tištěná verze)  
ISBN 978-80-247-6922-6 (elektronická verze ve formátu PDF)  
© Grada Publishing, a.s. 2011



# Obsah

Předmluva .....	7
Čas průkopníků .....	8
Dětství .....	12
Za Německa .....	16
Do učení .....	19
Na střední škole strojnické .....	20
Zpátky v továrně .....	22
V Brně na závodech .....	25
Na vysoké škole .....	26
V konstrukci .....	28
Nový automobil za 72 dní .....	29
Trampoty se sedmičkou na konci .....	32
Tatra 148 .....	34
Tatra 603 .....	40
Medaile závodním vozům značky Tatra .....	41
Šedesátá léta .....	43
Kolos T 813 .....	44
Expedice Lambaréné .....	49
Vznik a rozvoj vývojového centra .....	50
Historie zkušebního polygonu .....	53
První etapa výstavby polygonu .....	55
Druhá etapa výstavby polygonu .....	56
Třetí etapa výstavby polygonu .....	60
Zrození šestsetřináctky .....	62
Jak bude nový automobil vypadat? .....	64
Motor šestsetřináctky .....	68
Komplikace .....	70
Další zkoušky nového vozu .....	73
Začíná sériová výroba .....	76
Další typy šestsetřináctky .....	79
Malými kroky kupředu .....	80
Dědictví šestsetřináctky .....	82

Jak se rodila Tatra 815 .....	83
Trambusové, nebo kapotové provedení? .....	84
Práce pokračují dál .....	90
Zkoušky v zahraničí .....	91
Povinné hodnocení .....	92
Tatrováčtí specialisté a rekordmani .....	95
Zemědělský vůz .....	97
Velký letištní tahač .....	98
Tatra kolem světa .....	100
Průběh výpravy .....	101
Tatrovka v Číně, Indii a jinde .....	103
Z Kopřivnice do ciziny .....	107
Závod Paříž – Dakar .....	110
První vítěz Dakaru .....	113
Ještě pár poznámek .....	114
Spolupráce s automobilovými veterány .....	115
Návrat ke kořenům .....	118
Stavba repliky prvního nákladáku .....	122
Závěr .....	123
Stručný životopis Ing. Milana Galii .....	125
Literatura .....	126
Poděkování .....	127



# Předmluva

Před několika desítkami let jsem jako dramaturg ostravské televize připravoval a uváděl televizní soutěž „Ano-Ne“. Před kamerami se v ní utkávali nejvýznamnější sběratelé různých oborů, zasvěcení znalci svých sběratelských témat. Soutěž byla vysílána tři roky a já jsem měl v průběhu natáčení příležitost poznat díky ní řadu zajímavých lidí. A nejenom sběratelů. Na regulérnost soubojů totiž pravidelně dohlížela tříčlenná porota, v níž zasedali věhlasní odborníci. Jednoho dne, když se měl natáčet souboj sběratelů automobilových veteránů, se v porotě objevil i sympatický usměvavý muž, odborník na automobilovou tematiku, který přijel z nedaleké Kopřivnice. Při vzájemném představování se mi zpříma podíval do obličeje a vyslovil své jméno: Ing. Milan Galia.

Věděl jsem o něm tehdy jenom to, že už řadu let působí jako hlavní konstruktér automobilky Tatra a že jedním z jeho „dětí“ je mimo jiné i známé vládní vozidlo a automobil tehdejších významných osobností – šestsetřináctka. Bylo to někdy v roce 1981 a já jsem netušil, že se s ním skoro po čtvrtstoletí setkám znovu.

Na přelomu jara a léta roku 2008 jsme se s Milanem Galiou začali pravidelně setkávat v jeho domku na předměstí Příbora, kde už řadu let žije se svou manželkou. Vysedávali jsme nad jeho zápisky a já s malým diktafonem v ruce pozorně naslouchal jeho vyprávění. Strávili jsme tak řadu hodin – Milan Galia vždy usazen na pohodlné židli a já natažen na pohovce, protože mě v té době sužovala zlá nemoc.

Vzali jsme si do hlavy, že krok za krokem projdeme celý život tohoto zajímavého muže. A že výsledkem našich sezení je knížka, kterou teď držíte v rukou.

Vždy když jsme práci skončili, připravila nám paní Galiová malé občerstvení. Tak ubíhal den za dnem. Byla to velmi milá setkání, na která nikdy nezapomenu.

„Tak zase zítra hned po ránu,“ loučili jsme se pokaždé.

Postupně přibývalo magnetofonových kazet s nahrávkami vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Kopřivnice a na mém pracovním stole se začaly kupit stohy nejrůznějších poznámek, dokumentů a odborných knížek. Kazety s magnetofonovým záznamem poté dostala do rukou jedna z mých spolupracovnic, která pečlivě přepsala každou vyslovenou větu tak, aby bylo možné pohodlně pracovat s písemným záznamem. Vznikl tak objemný fascikl – zatím málo přehledná zpráva o pestrých životních osudech jednoho zajímavého člověka.

Zbývalo jediné: posadit se k počítači a z poněkud neurovaných záznamů sestavit definitivní rukopis. Když jsem koncem roku 2008 dělal tuto práci, s potěšením jsem vzpomínal na naše příborská setkání. Milan Galia je totiž osobnost, v jejíž přítomnosti záhy získáte milý pocit, že hovoříte s člověkem opravdu blízkým. Přál bych si, abyste už nad prvními stránkami vyprávění hlavního konstruktéra Tatry Kopřivnice získali pocit podobný mému.

# Čas průkopníků

Hlavní konstruktér Ing. Milan Galia patří nepochybně k velkým osobnostem, které se zapluly do dějin Tatry Kopřivnice. Ale je třeba spravedlivě dodat, že takových osobností byla od konce 19. století až do dnešních dnů celá řada. Než tedy dáme slovo hlavnímu konstruktérovi, zamysleme se nad historickými kořeny proslulé automobilky, jejíž jméno ve 20. století patřilo v Evropě k neznámějším. V Kopřivnici se totiž už od roku 1897 vyráběly automobily, které si záhy získaly uznání a věhlas. Vždyť vůbec prvním automobilem, který kdy byl vyroben ve střední Evropě, byl právě kopřivnický vůz Präsident. A protože osudy Ing. Milana Galie – jak se později dovíme – tak trochu s automobilem Präsident souvisí, povězme si, jak to s touto první vlaštokou mezi kopřivnickými automobily bylo.

Podle tradice rozhodl údajně o výrobě prvního automobilu v Kopřivnici koncem 19. století jediný člověk – Hugo Fischer z Röslerstammu, prokurista firmy Šustala a spol. Kronikáři dodávají, že k tomu bylo třeba „hodně podnikatelského ducha a rozhledu do budoucnosti, neboť příkladů bylo tenkrát málo a celá rakousko-uherská monarchie tehdy čítala všeho všudy sotva půl tuctu majitelů automobilů“.

Což o to, odvaha to asi musela být opravdu velká. Ale podílel se na osudovém rozhodnutí vyrábět v Kopřivnici automobily skutečně jenom jediný člověk? Čím bylo rozhodnutí zdůvodněno? Jaké bylo pozadí celé záležitosti?

Otázky bezesporu zajímavé, zvláště když si uvědomíme, jak radikálně měla osudová volba změnit vývoj továrny zavedené dosud na výrobu obyčejných kočárů. Mimochodem výtěžky kopřivnické „vozovky“ Ignáce Šustaly ve druhé polovině 19. století nijak neklesaly. Továrna prosperovala tak úspěšně, že firma v průběhu jediného čtvrtstoletí (od roku 1856 do roku 1882) mohla zřídit řadu filiálek a skladů ve Lvově, Ratiboři, Vídni, Vratislavi, Berlíně a Praze. Kopřivnické kočáry úspěšně křižovaly mnoha kontinenty a objednala si je řada významných osobností, mezi jinými například i americký generál Grant známý z války Severu proti Jihu. V roce 1878 získala kopřivnická „vozovka“ za své výrobky navíc medaile na světové výstavě v Paříži a o dva roky později i první cenu v Melbourne!

Přesto bylo rozhodnuto změnit výrobní program. Proč?

Odpověď není jednoduchá. Pamětníci, kteří by mohli podat vysvětlení, už samozřejmě nejjí a dobových dokumentů není mnoho. Podnikový archiv je ale veden velmi pečlivě a kdo má chuť probírat se starými listinami, fotografiemi a dokumenty, může odhalit nejednu zajímavou souvislost. Na zažloutlých fotografiích před námi defilují staré typy automobilů, díky dobovým obrázkům můžeme nahlédnout do továrních dvorů a dílen, v nichž vznikala první vozidla poháněná spalovacím motorem, na chvíli se můžeme stát současníky mužů navlečených do řemeslnických zástěr a s obrovskými kladivy v ruce. Ano, to byla ta doba, v níž se mladí chlapci – jak praví klasik – „učili prožívat kouzelnou řeč, kterou hovoří ozubená kola, když do sebe zapadají“.



Najednou v ruce uvízne reprodukce, která se na první pohled liší od ostatních. Nezobrazuje totiž výrobek, dílnu či některého ze ctěných členů představenstva, nýbrž zamlženou ulici, v níž je v dlouhé řadě srovnán zástup novotou svítících fiakrů. Vozy jsou všech nychlup stejné, podobají se spíše kočárům než automobilům, ale protože chybějí koně, není těžké uhodnout, o jaké výrobky jde. Kromě toho na otevřených kozlících sedí muži v pláštích a buřinkách, s rukama položenými na řídicích pákách. Jejich pohledy jsou upřeny přímo před sebe, jako by šlo o účastníky nějaké vojenské přehlídky. Nepochybně drožkáři – ovšem motorovi.

Zdá se, že jde o reklamní fotografii. Nasvědčuje tomu pečlivé aranžmá, strnulé posazení řidičů i celková kompozice záběru. Někdo – zřejmě výrobce či majitel – se chtěl pochlubit početnou armádou motorizovaných fiakrů. A jinému se myšlenka propagující moderní způsob dopravy zalíbila natolik, že snímek zařadil do podnikového archivu.

Podle čísla 18, pod kterým je obrázek archivován, je zřejmé, že jde o jeden z nejstarších dokumentů, pocházející někdy z konce 19. století, tedy z doby, kdy už v Kopřivnici vyráběli první automobily. Protože je však vozů na snímku velmi mnoho – možná dvacet či pětadvacet – lze téměř s jistotou vyloučit, že šlo o výrobky kopřivnické.

Jakého původu jsou tedy tyto motorizované fiakry? Proč se právě jejich snímek dostal do továrního archivu?

Pátrání archivářů vedlo k zajímavým odhalením. Především se podařilo téměř nepochybně prokázat původ vozů. Ve francouzském časopise *La Locomotion Automobile* (jehož několik ročníků z konce 19. století se nachází v podnikovém archivu) byla totiž v čísle 37 ze 17. září 1897 otištěna fotografie autofiakru, který typem, provedením a celkovou koncepcí odpovídal autodrožkám zobrazeným na archivní fotografii č. 18. Titulek pod fotografií zní: „Fiacré Electrique de Londres (London Electrical Cab)“. Tedy londýnské elektrické drožky.

Kdo považoval za nutné snímek uschovat?

Musel to být někdo významný – zřejmě člen správní rady –, protože řadový zaměstnanec firmy by měl sotva přístup k drahým zahraničním časopisům. Byl to snad prokurista Hugo Fischer, kterému pamětníci přičítali rozhodující hlas v osudové volbě, která vedla k výrobě prvního kopřivnického automobilu?

K čemu měl snímek č. 18 sloužit?

Představme si na chvíli, že jsme přítomni zasedání správní rady kopřivnické „vozovky“ někdy koncem roku 1897. Atmosféra je mimořádně bouřlivá. Vzduch v zasedací místnosti je naplněn dýmem z ušlechtilých doutníků a pánové s mohutnými licousy nervózně popíjejí vídeňskou kávu. Možná že na dvoře už stojí první dokončovaný vůz Prásideň, možná se už jeho montáž chýlí ke konci, ale všichni v místnosti vědí, že zatím jde jenom o pokus, o experiment a že drtivá většina osazenstva továrny se i nadále věnuje výrobě tradičních kočárů. Pohled do účtů a objednávek však ukazuje, že od konce osmdesátých let poptávka po povozech pomalu a pravidelně klesá, a třebaže firma i nadále patří k předním světovým výrobcům, nevyhádá budoucnost příliš růžově. Něco by se mělo podniknout, soudí pánové. Dobrá, ale co?

Může být fotografie zástupu sériových autodrožek v takové chvíli argumentem? Připusťme, že ano. Alespoň pro člověka, který je schopen pochopit, že získání objednávky na výrobu takového množství moderních povozů musí být výhodné pro každou firmu, která dokáže přijít na trh s podobným výrobkem! Potřebuje-li tolik fiakrů Paříž nebo Londýn, kolik podobných měst ještě zůstává v Evropě nebo Americe?

„Myslím, pánové, že bychom neměli váhat. Můžeme na tom jen vydělat,“ tvrdí rozhodným hlasem Hugo Fischer a předkládá obrázek seřazených drožkářů.

Ředitel severorakouské eskomptní společnosti Polak von Borkenau odloží doutník.

„Dobrá,“ namítne. „Dejme tomu, že městská správa ve Varšavě opravdu objedná sto kusů nových povozů. Dejme tomu, že s podobnými objednávkami přijdou i další města – například Brusel, Vídeň, Berlín nebo Praha. Kdo nám však zaručí, že naši řemeslníci opravdu dokážou sériově vyrábět něco tak složitého, jako je automobil?“

V místnosti se rozhostí ticho. Vždyť z fotografie, kterou se tak oháněl prokurista, je zcela zřejmé, že hromadnou výrobu něčeho podobného, jako jsou drožky bez koní, si může dovolit opravdu jenom firma na úrovni!

A tu přichází rozhodující chvíle celého jednání.

„Pánové,“ prohlásí slavnostně Hugo Fischer, „chtěl bych vám ukázat ještě jednu fotografii. Byla zveřejněna už v roce 1873, tedy před více než dvaceti lety, v našem jubilejním katalogu. Je na ní vyobrazen kočár, který jsme tehdy vyrobili na zakázku pro jeho Excelenci hraběte Larische-Mönnicha.“

Prokurista pokládá na stůl propagační publikaci a rozevírá knihu na stránce s obrázkem.

„Jak vidíte,“ pokračuje Hugo Fischer, „jedná se prakticky o stejný typ karoserie, jaký mají i londýnské autodrožky. Shoduje se nejenom konstrukce, ale dokonce i poloha dveří a oken, umístění řídítek, zakřivení tvarů, rozměry kol, umístění lucerny a další detaily. Všechno souhlasí do puntíku!“

Pánové si se zájmem prohlížejí obě fotografie.

„Co tím chcete říci? Máte snad v úmyslu žalovat výrobce autodrožek z neoprávněného napodobování našich kočárů?“

„Ani v nejmenším! Chci pouze zdůraznit jediné: že totiž naše výrobky – dokonce skoro čtvrtstoletí staré – jsou naprosto srovnatelné se zahraničními! Jak vidíte, liší se obě vozidla v jediném – náš kočár nemá motor.“

Muži na sebe pohlédnou. Podobnost výrobků je tak očividná, že je jakákoli diskuse zbytečná.

A najednou si všichni uvědomí, že členem kopřivnické správní rady je i vídeňský inženýr a výrobce spalovacích motorů William Hardy. Což z uvedených argumentů nevyplývá, že by to mohl být právě on, kdo by kopřivnické „vozovce“ mohl dodávat ony chybějící motory? Což se tu nenabízí řešení výhodné pro všechny?

Kdoví, zda k podobnému jednání opravdu došlo. V archivech o něm není žádná zpráva. A kdoví, zda fotografie č. 18 opravdu sehrála v rozhodování o budoucnosti kopřivnické to-

várny tak významnou roli, jak tu bylo naznačeno. Ať je tomu ale jak chce, jedno je jisté – zmíněný snímek je uložen v archivu na stejném místě jako obrázek Larischova kočáru z roku 1873. Každý se může přesvědčit o neuvěřitelné podobnosti obou výrobků.

A ještě něco. Mezi nejstaršími listinami podnikového archivu lze nalézt doklady o tom, že motory pro první kopřivnickou sérii vozů, následující bezprostředně po typu Präsident, byly vyráběny u firmy Williama Hardyho ve Vídni. U téhož Hardyho, který byl členem správní rady kopřivnické „vozovky“...

První zkušební jízda vozu Präsident se konala začátkem roku 1898. O tom, jak probíhala a kdo se jí zúčastnil, se nedochovaly žádné zprávy. Lze však předpokládat, že na předním sedadle téměř určitě seděl prokurista správní rady Hugo Fischer, jenž se tak významně zasloužil o prosazení nové výroby. Pravděpodobně mu asistoval někdejší mistr a dílovedoucí Leopold Sviták.

Jedno však víme určitě. Že na dvoře „vozovky“ tehdy chyběl muž, jehož budoucí mnohaleté působení v kopřivnické automobilce mělo být úzce spojeno s prací v podnikovém archivu. V té době mu totiž byly teprve dva roky, a tak své první životní krůčky prováděl téměř symbolicky současně s prvním středoevropským automobilem. Možná to ale byl právě on, jemuž vděčíme za to, že v archivu budoucí slavné automobilky zůstal zachován nejenom onen snímek č. 18, ale i další významné dokumenty, technické výkresy a fotografie z dob, o nichž jsme právě vyprávěli.

Tento muž byl prvním z kopřivnické generace rodiny Galiiů, jež své osudy úzce spojila s rozvíjející se evropskou automobilkou. Rodiny, jejichž nejvýznamnějším představitelem se později stal syn podnikového archiváře Aloise Galii – Ing. Milan Galia, ve druhé polovině 20. století hlavní konstruktér Tatry Kopřivnice.

Muž, který právě dostává slovo.

# Dětství

Přiznám se, že jsem po původu svého příjmení nikdy nepátral. Je ale velmi pravděpodobné, že kořeny našeho rodu spočívají v daleké Francii. Příjmení Galia pochází nejspíš od některého z napoleonských vojáků, který na Moravu přitáhl s vojsky velkého Bonaparta. Je přitom zajímavé, že v Kopřivnici žije více rodin s příjmením Galia. Měl jsem dokonce spolužáka, který se jmenoval naprosto stejně jako já – Milan Galia – a přitom si nikdo nepamatoval, že by naše rodiny byly jakkoli spřízněny.

Narodil jsem se v Kopřivnici 17. října roku 1930. Můj táta byl archivářem v Tatře a také oba moji bratři pracovali v téže továrně. Není tedy náhoda, že i já jsem svůj život spojil právě s kopřivnickou automobilkou.

V dětství jsem si ještě přítomnost automobilky ve svém životě neuvědomoval. Bydleli jsme v takzvané Ptačí čtvrti. Říkalo se jí tak proto, že tu bydlelo pět rodin, které měly všechny ptačí jména – Holubovi, Drozdovi, Ptáčkovi a podobně. Můj táta postavil v Ptačí čtvrti rodinný domek. Žilo nás v něm jenom pět. Moje sestra Maruška se sice narodila v roce 1923, ale v šesti letech dostala leukemii a zemřela ještě dříve, než jsem se já narodil. Zůstali jsme tři bratři – nejstarší Alois, ten byl ročník 1921, po něm následoval Stanislav (ročník 1926) a nejmladším benjamínkem jsem byl já.

Od našeho domku, který stál v bezprostřední blízkosti automobilky, byl pěkný výhled na štíhlou věž štramberské Trúby, na vápenku, nad níž se neustále pohybovaly vozíčky zavěšené na laně, a na doškové střechy štramberských dřevěnic, kterým se pro jejich malebnost říká „moravský Betlém“.

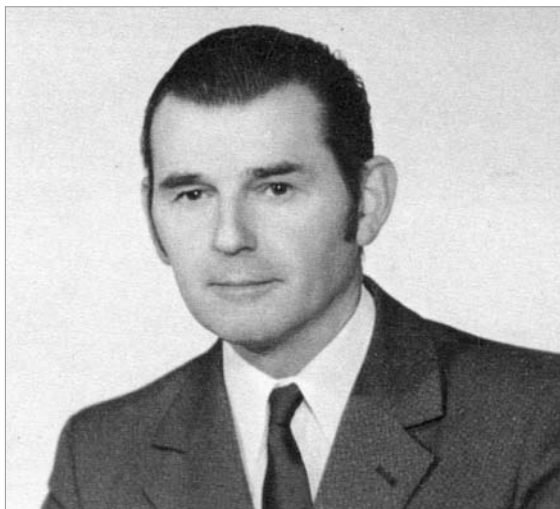
Dětství jsem měl velmi pěkné. Trávil jsem je společně s kluky ze sousedství. Hrávali jsme každou neděli odpoledne fotbal s vetším míčem, který pan Šikul celý týden podšíval, přestože jsme hráli jenom bosky. S dřevěnými pákami jsme hrávali tenis. A v létě jsme se skoro každé odpoledne chodili koupat do nedalekého potoka Lubina, který přitékal od Frenštátu a Příbora a vléval se do řeky Odry. Rádi jsme si také hrávali na dřevěném železničním mostě, který na štramberském nádraží postavili kvůli tomu, aby cestující nevstupovali do kolejiště. Vydávali jsme se i do vápencového lomu, do nedalekého lesa a ke zřícenině hradu Hostýn.



Můj tatínek Alois Galia (29. 5. 1896–30. 5. 1970)



Bratr Alois (1921–1976)



Bratr Stanislav (1926–2002)

Zážitků z dětství mám hodně, ale nejsou moc významné. Vždyť jsem ta léta trávil stejně jako většina kluků té doby – v hrách a radovánkách. Doma jsme ovšem museli často pomáhat. Naši moc peněz neměli, takže nás občas posílali do lesa sbírat maliny a také šišky na topení. Vzpomínám si, že mě jednou maminka poslala sbírat lipový květ. Byl určen pro rodinu pana Mlčka, což byl tátův vzdálený kolega, vedoucí autosprávkárny. Byl tehdy široko daleko jediný, kdo se vozil autem. Lípa pěkně voněla a já jsem se vyšplhal na samý její vrchol. Měl jsem v ruce malý pytlíček, do něhož jsem lipový květ ukládal. Na práci jsem se tak soustředil, že jsem si ani nevšiml, že jsem už příliš vysoko. A najednou se větev zlomila a já se musel pevně chytit vršku stromu. Myslel jsem si v té chvíli, že je se mnou amen. Ale pámbíček stál při mně. Na zem jsem dopadl současně s vrcholkem stromu jako do peřin. Pytlík s lipovými květy zůstal nahoře. Měl jsem veliké štěstí, že jsem se nezabil.

Kopřivnice byla v dobách mého dětství velice malé městečko. Měla možná méně obyvatel, než bylo v automobilce zaměstnanců. Až skoro do konce třicátých let tu vedle sebe spokojeně žili Češi s Němci. Nikdo nás proti sobě nešťval, nikdo se nestaral o nějaké rozdíly mezi námi. Teprve když se v Německu dostal k moci Hitler, se všechno změnilo. Všichni jsme se společně scházeli v kostele, kde jsem občas ministroval.

Maminka pocházela z Frenštátu. Byla to typická hodná venkovská máma. Protože přišla o dceru, soustředila svou lásku na mne. Já jsem vlastně Marušku v jejích očích nahrazoval. K domku patřila malá zahrádka, ale maminka se pěstování zeleniny moc nevěnovala. To spíš táta, který byl členem kopřivnického zahrádkářského spolku. Vzpomínám si, že nás v létě skoro každý den posílal na kopřivnické náměstí zalévat květiny, které tam vysázeli členové místního zahrádkářského spolku. Protože jsem byl nejmladší, zůstávala tato povinnost na mně. Moji bratři už mezitím chodili na rande, takže je zalévání květin moc nezajímalo.



Na výletě se jmenovcem Milanem Galiou (vlevo) na skále Raškův kámen nad Kopřivnicí

Maminka nikdy do práce nechodila. Tehdy to nebylo zvykem. Přinášet domů peníze byla povinnost hlavy rodiny, matka se zase musela věnovat výchově dětí, vaření a domácnosti. Tak tomu bylo skoro po celou dobu mého dětství. Až teprve za války pocítila máma potřebu nějak si ve válečné bídě přivydělat a vzala práci domů. Pilně rovnala slévárenské hřebíky, kterými se pojišťují modelářské formy. Často jsem jí s prací pomáhal. Narovnané hřebíky jsme házeli do bedny, která stála v rohu kuchyně. Když byla bedna plná, odvezli jsme ji do slévárny a máma dostala pár německých marek.

Jak bylo tehdy obvyklé, chovali naši doma hejno slepic, několik husí a pár králíků. Husy jsem musel pásat já. Bylo to jako s tím zaléváním květin, benjamínkovi nic jiného nezbývalo. Asi tři sta metrů za domkem tekla potůček, do něhož jsem pravidelně naše husy vodil. Když byly husy dostatečně vykrmené, rodina měla hostinu.

V našem domku bylo dost místa, aby naši mohli jednu či dvě místnosti pronajímat. A tak u nás za první republiky bydlel v podnájmu jistý Konstantinescu, původem Rumun, který ve fabrice pracoval jako přejímač vozidel, a za války Němec Leicher, vrchní mistr v Tatře.

My ostatní jsme bydleli prakticky ve dvou místnostech. V kuchyni a v ložnici, v níž se topilo jenom o Vánocích. Byly tam sice kachláky, ale když jsme ráno vstávali, třáslí jsme se zimou. Táta nechal u zámečnicka Rašky do kuchyně vyrobit malá kamínka, v nichž máma každé ráno zatopila. Bylo velmi příjemné přejít z promrzlé ložnice do vytopené kuchyně. Na celou zimu nám vystačily tři metráky uhlí. Zima mi ale nevadila, byl jsem na ni zvyklý.

Do školy na náměstí jsem to měl kousek. Byla to škola česká, teprve později ji rozdělili na českou a německou. Do školy jsem ale moc rád nechodil. Učení mě nebavilo. Ani knížky jsem moc nečetl. To teprve později, v šesté nebo sedmé třídě, jsem si uvědomil, jak jsou vě-

domosti důležité. Když mě jednou pan učitel zkoušel a dostal jsem otázku týkající se Boženy Němcové, řekl jsem si: Proboha, Božena, tak se přece jmenuje moje teta, ale ta nic nenapsala! Takový jsem byl nevzdělanec.

Každý den v sedm hodin odcházel táta do zaměstnání. O jeho práci archiváře jsem se tehdy moc nezajímal. V poledne se vracel domů na oběd. Tehdy obvyklá polední přestávka mu k cestě domů bohatě stačila, protože to neměl z fabriky daleko. Tátu si pamatuji jako velice poctivého, cílevědomého a pracovitého člověka. V archivu velel početnému harému ženských, měl jich tam možná dvacet nebo ještě víc.

Jeho zaměstnání bylo velice náročné. V archivu Tatry pracoval od roku 1921, tedy od svých pětadvaceti let. Pověstný byl jeho bloček, do něhož si zapisoval všechno možné od čísel výkresů až po nejrůznější poznámky o motorech, motorových skříních a sestavách. Když v roce 1976 přijel do Kopřivnice syn legendárního Hanse Ledwinky (to už jsem byl hlavním konstruktérem), zeptal se mě s úsměvem, zda ještě můj táta žije a zda ještě má doma schovaný ten svůj slavný bloček s poznámkami. Dobře si pamatoval, jak důsledným a pečlivým byl můj táta archivářem.



Můj tatínek se při odchodu do důchodu loučí se svými spolupracovnicí z podnikového archivu Tatry Kopřivnice (1956)

# Za Německa

Němci přišli do Kopřivnice na podzim roku 1938. To už bylo město rozdělené na ty, kteří fandili Hitlerovi, a na ty, kterým srdce tlouklo spíše česky. Kopřivničtí Němci samozřejmě své soukmenovce vítali s velikou radostí. Obdarovávali je jablky, dávali jim různé dárky, věnčili je podzimními květinami a objímali je. Přesně si vzpomínám, jak německá pásová vozidla vjížděla do města kolem kopřivnické sokolovny. Bylo mi tehdy asi osm let. Nemohli jsme tušit, že za pár měsíců budou Němci okupovat i zbytek Československa. Protože Kopřivnice ležela v Sudetech, byla linie protektorátní hranice v březnu 1939 stanovena tak, že probíhala doslova kousek za naším domkem. Za tratí už byl protektorát Böhmen und Mähren. Rázem jsme se stali říšskými občany. A náš život se dost podstatně změnil, zvláště poté, co v září 1939 začala napadením Polska válka.

Především nastala větší bída. Častěji než dříve jsme museli chodit do lesa na maliny a šišky. Několik měsíců se mezi lidmi šířila fáma, že kdo chce, může se přestěhovat z Říše do protektorátu. Říkalo se tomu „obcovat“. Naši mámě by změna vyhovovala, protože se narodila ve Frenštátě pod Radhoštěm a na Valašsku zůstali všichni její příbuzní. Jenže táta měl zase v Kopřivnici práci, a tak se rozhodlo, že zůstaneme tam, kde jsme byli dosud. Máme přece barák a ten nám zůstane, i kdyby trakaře padaly, tvrdil otec. Nějak to všechno přežijeme.

Přes říšskou hranici dojíždělo z Valašska do práce v automobilce mnoho lidí. Němci věděli, že by do továrny nové dělnictvo z Německa nedostali, a tak tolerovali přeshraniční dopravu stovek lidí. Pro mou mámu to znamenalo velkou výhodu – mohla se občas vypravit do Frenštátu nebo okolí za svými příbuznými. Dopravu tehdy zajišťoval známý frenštátský autodopravce Skřivánek. Dobře si pamatuji na jeho skříňové autobusy. Jezdával jsem totiž občas s matkou. Protože to ale bylo zakázané, musel jsem se tajně skrčit pod sedadlo. Ani jsem nedul, když se autobus kodrcal k hranici. Ale Němci naštěstí – alespoň na začátku války – moc přísní nebyli. A zvěsti o koncentracích, popravách a surovostech přišly až později.

V otcově zaměstnání se v podstatě nic nezměnilo. Začala sice válka a továrna pomalu začala převádět výrobu na válečný stav, ale prakticky všichni zaměstnanci zůstali na svých místech. Také Hans Ledwinka, který v podstatě vedl podnik už za první republiky, zůstal v čele fabriky. Všechny tyhle věci ale spíše vnímal táta a moji starší bratři. Já jsem byl tehdy ještě moc malý, abych se zajímal o nějaké změny v továrně.

Válka sice začala, nikdo si ji však moc nepřipouštěl. Soudilo se, že válečné operace brzy skončí a zase bude dobře. Můj bratr Alois se ale občas ztratil z domu a lidi si šuškali, že se prý ve Štramberku stýká s partyzány. Máma z toho měla ohromný strach. Když mě ale neuhlídala, vozil jsem Lojzu směrem ke Štramberku tajně na kole. On pak řekl „Ahoj“ a zmizel. Co vlastně dělal a s kým se stýkal, jsem se dověděl až na konci války.

Život v Říši byl hospodářsky velmi ubohý. Ještě v roce 1939, o kopřivnické pouti, která se slavila pravidelně o poslední srpnové neděli, zavedli Němci lístkový systém. To znamenalo velký úpadek ve způsobu života většiny kopřivnických obyvatel. Naše rodina ale měla štěstí,



protože tátova sestra vlastnila pekařství, a tak jsme měli dostatek chleba a pečiva. Na Vánoce byly dokonce i vánočky. Máma doma zadělala těsto a táta je odvezl do pekárny. Tam pekaři vánočky upekli, a když se táta vracel domů z práce, stavil se u tety a vánočky přivezl přímo ke štědrovečernímu stolu. Kapra jsme ale samozřejmě neměli.

Bez ohledu na válku jsem pokračoval ve školní docházce. Naši školu rozdělili na německou a českou a zvýšil se počet povinných hodin němčiny. Přestože do nás i v české škole hustili němčinu horem spodem, já jsem se přesvědčit nedal. Zatvrzele jsem odmítal německy se učit. Kdybych byl tehdy chytřejší, mohl jsem němčinu zvládnout už v dětských letech a dneska bych ovládal o jazyk víc. Tehdy jsem si ale neuvědomoval, jak důležité je učit se cizím řečem.

Táta jako hlavní archivář továrny samozřejmě německy umět musel. Jeho šéfem byl tehdy mladý Ervin Ledwinka, který měl ve fabrice stejnou funkci, jakou jsem později vykonával já – byl hlavním konstruktérem.

Jenom velmi zřídka jsem tátu navštívil v jeho archivářské kanceláři. Aby se k němu člověk dostal, musel projít velkou halou, v níž pracovaly stroje poháněné mohutnými řemenicemi. Stroje byly napojeny na ohromný centrální motor. Po schodech se pak vystoupilo do prvního poschodí. Tam byla tátova kancelář. Uprostřed místnosti trůnila velká bedna, do níž se ukládaly dílenské výkresy. Z kanceláře vedly dveře do sousední rozmnožovny s velikými plstěnými pásy, na nichž se rozmnožené výkresy sušily. Dobře si vzpomínám, jak ty mokré výkresy zajímavě voněly. Výkresy se kreslily v poměru jedna ku jedné, takže to byly poměrně velké plochy papíru, jejichž archivace nebyla jednoduchá. Ale táta svou práci ovládal dokonale a kdykoli někdo potřeboval najít nějaký detail motoru či karoserie, tátovi stačilo zalistovat v jeho proslulém bločku.

Jak válka pokračovala, začali Němci přitvrzovat a v továrně došlo k podstatným změnám. Sítila válečná výroba. Například osobní vozy se začaly předělávat na vojenské štábní automobily, takzvané kübelwageny. A rozvíjela se i letecká technika. V jednom z oddělení se začaly vyrábět letecké vrtule. Dělníci postavili novou halu a z dílen začal vyjíždět nový typ nákladního vozu – Tatra 111. Byl to automobil klasické tatrovácké koncepce s výkyvnými polonápravami a s motorem chlazeným vzduchem. Tehdy jsem samozřejmě nemohl tušit, že jednoho dne budu v této tatrovácké technické koncepci pokračovat jako jeden z předních konstruktérů, a dokonce i jako hlavní konstruktér továrny, kterou jsem zatím znal skoro výhradně z tátova vyprávění.

Když se přiblížil konec války, začali jsme se obávat bombardování. Takřka každý den přes naše město přelétaly spojenecké bombardovací svazy směrem na Slezsko a Polsko. Pozorovali jsme s úžasem mohutné bílé pruhy, které za letadly zůstávaly. Kdy zaútočí i na nás, ptali jsme se. Vždyť spojenci museli vědět, že v Kopřivnici stojí poměrně významný průmyslový objekt, který pomáhá zásobovat německou armádu vojenskými vozidly a také leteckou technikou. Jednou – bylo to už po válce – jsem se na toto téma bavil s jedním zkušeným technikem. A ten mi s úsměvem prozradil, že spojenci kopřivnickou továrnu rozhodně bom-

bardovat nechtěli. Proč by si strýček Stalin nechal ničit budoucí majetek, smál se. Tenhle optimistický názor mi připadal velice lehkomyšlný, ale skutečnost byla taková, že na Kopřivnici žádný nálet opravdu skutečně nebyl. Na město spadla vlastně jenom jediná bomba, a to určitě jenom náhodou, když některý ze spojeneckých letců omylem otevřel pumovnici. Spadla dozadu na příborské paseky a nikomu neublížila. Naštěstí.

Takřka při každém přeletu leteckých svazů byl vyhlášen poplach. To pak všichni dělníci i úředníci co nejrychleji utíkali někam do úkrytu. Táta to měl blízko domů, takže většinou stačil doběhnout do Ptačí čtvrti a schovat se v našem domku. Pak jsme už slyšeli jenom vzdálené dunění a litovali jsme chudáky, kteří v Ostravě nebo někde jinde právě zažívají peklo. Pomoci jsme jim ale nijak nemohli.

Bylo nařízeno, aby tovární řidiči při každém poplachu z fabriky vyvezli dokončené vozy. Nebývalo jich ale mnoho, protože veškeré vyrobené automobily takřka okamžitě putovaly na frontu. Němci potřebovali zapojit do válečných operací každé auto. Poplachy však byly plané, spojence nenapadlo na Tatrovku zaútočit.

V našem městě se vlastně nestřílelo ani na konci války. Osvobození Kopřivnice proběhlo naprosto klidně. V sobotu jsme šli spát, a když jsme se v neděli ráno podívali z okna, uviděli jsme na silnici vojáky v jakýchsi podivných uniformách. Byli to Rusové. To už jsme věděli, že Hitler v berlínském bunkru spáchal sebevraždu. Mluvili o tom němečtí vojáci, kteří v našem domku v těch dnech přespávali. Naše rodina se kvůli nim musela z bytu vystěhovat. Ještě v sobotu se Němci nenápadně vytratil i se svými puškami a my jsme mysleli, že se budeme moci vrátit. Jenomže se k nám nastěhovali Rusové a my jsme zase museli přespávat u sousedů. Tak to trvalo několik dní. Tuhle oběť jsme ale přinášeli rádi – vždyť byl konec války a my jsme se těšili, že nastanou krásné časy.

Květnové dny roku 1945 mám spojené s nekonečnými oslavami. V ulicích a na náměstích vyhrávala hudba, lidé tancovali, smáli se a radovali. To jaro v Kopřivnici bylo opravdu plné radosti a štěstí.

Z lesů se vraceli partyzáni. Vzpomínám si, že se tehdy po mnoha měsících ve městě zase objevil i mladý Áda Veřmiřovský, syn slavného automobilového závodníka Josefa Veřmiřovského, jedné z nejpopulárnějších postav kopřivnické Tatrovky. Áda Veřmiřovský se proslavil tím, že prý při jednom poplachu na konci roku 1944 dal facku jistému esesákovi, který hlídal, aby se ve zmatku z fabriky nic neztratilo. Dal mu facku a utekl. Pochopitelně se nemohl do továrny vrátit. Odešel do lesů, kde se přidal k francouzským partyzánům, jejichž oddíl operoval v lesích na Valašsku. Naštěstí válku přežil. Jeho osobní historii jsem znal poměrně dobře, protože Áda Veřmiřovský byl kamarádem mého bratra Aloise, kterému v roce 1946 dělal na svatbě šoféra. Rodina Veřmiřovských patřila v Kopřivnici k nejznámějším, vždyť Ádův otec Josef už ve dvacátých letech 20. století dokázal v různých automobilových závodech proslavit vozy Tatra jako nikdo jiný. Ale to už bychom se věnovali historii jiné rodiny, než je ta naše z Ptačí čtvrti...

# Do učení

Hned o prázdninách roku 1944 mě tatínek vzal na pracovní úřad do Nového Jičína, aby mi pomohl sehnat práci. Jeli jsme tam autobusem, ale zpátky nic nejelo, tak jsme šli pěšky. To už bylo jasné, že nastoupím jako pomocný dělník do Tatrovky. Úředník z osobního oddělení mě potom poslal mezi montéry. Do fabriky jsem nastupoval 28. srpna 1944. Pamatuji si to velmi přesně, protože toho dne byla bombardována Ostrava.

Na takové věci se nezapomíná. Letecké svazy záutočily v době, kdy v Tatrovce vrcholila pracovní doba. Když začaly houkat sirény, rozprchli jsme se z montážních hal, jako když do nás střílí. Někteří utíkali do krytu nebo do blízkého lesa, ti odvážnější zůstali na místě. Já to měl domů kousek, tak jsem utíkal k mámě. Tam jsem to přežil. Nikdy nezapomenu na obrovské dunění, které k nám z dálky doléhalo. A na hustý kouř, který se zvedal na obzoru. To se stalo prvního dne, kdy jsem se ve fabrice začal učit.

Montéři se ke mně chovali velmi slušně. Vozil jsem ze skladu dílce, ložiska a různé součástky. Přidělili mě k nějakému Frantovi Kneblovi, asi padesátiletému zámečnickovi. Tenkrát jsem neznal ani ty nezákladnější věci z konstrukce automobilu. Dělali jsme na zaběhávání talířových kol. Franta Knebl byl velmi hodný a snažil se mi vysvětlit leccos z toho, co jsem později potřeboval vědět. Tehdy jsem poprvé pochopil, jak například pracuje diferenciál. Franta byl ve věku mého otce, ale choval se ke mně jako ke svému vrstevníkovi. Velice jsem si vážil toho, že mě nepodceňuje.

Ve fabrice jsem měl i kamarády svého věku. Dobře jsem znal například Pepana Veřmiřovského, jehož táta byl vynikajícím závodníkem, který už ve dvacátých letech proslavil vozy Tatra po celé Evropě. Například v roce 1925 vyhrál velmi obtížnou Velkoruskou automobilovou soutěž Petrohrad–Moskva–Charkov–Tbilisi–Moskva na trati dlouhé 5300 kilometrů. Jel ve voze Tatra 11, která měla obsah něco přes jeden litr, a přesto porazil mnohem silnější vozy americké, francouzské, anglické a další. Na startu se mu soupeři smáli, že Tatra 11 jezdí na benzin ze zapalovače, ale po 24 dnech velmi těžkého závodu museli uznat, že tenhle malý vůz si zaslouží nejvyšší ocenění.

Pepan byl na svého tátu velmi pyšný. Aby také nebyl! Pepan byl o něco starší než já a samozřejmě i zběhlejší a zkušenější ve věcech týkajících se konstrukce automobilu. Vždycky si tak trochu ze mě dělal legraci. „Tak už víš, co to je šplinta?“ dráždil mě například. Tak jsem se dověděl, že šplinta je německý název pro závlačku. Pepan Veřmiřovský mě zasvětil i do mnoha dalších potřebných věcí. Pracoval v oddělení, kde se konstruovaly motory pro vozy Tatraplan. Nechal se oslovovat jako „pan inženýr“, ačkoli jím zdaleka nebyl. Teprve mnohem později dálkově vystudoval vysokou školu, a na čas jsme se dokonce stali spolužáky.

Pepan Veřmiřovský po tátovi závodnickou krev nezdědil. Nikdy se automobilovým závodům nevěnoval. Zato jeho bratr Adolf ano. Sbíral úspěchy s monopostem Tatra a později závodil za volantem šestsettrojky. S Adolfem neboli Dolou Veřmiřovským jsme se hodně stýkali o pár desítek let později, když se stal předsedou kopřivnického automobilového Veteránklubu.

Rčení učení – mučení platilo v mém případě dokonale. Záhy po válce jsem se dostal do vývojové dílny. Tady už jsem nebyl v roli pouhého nádeníka. Ve vývojové dílně se tenkrát začaly dávat dohromady díly na Tatru 107, z níž později vznikla Tatra 600. Tenkrát jsem se poprvé setkal s panem Antonínkem Kubíčkem, starým zkušeným předválečným konstruktérem. Poznal jsem zde také Lojzu Marka, který později závodil na monopostech, konstruktéra Vladimíra Popeláře a další skvělé odborníky. Většinou jsme už byli, nebo jsme se stali kamarády.

Moje výuční doba se vlastně omezovala jenom na jeden rok praxe. Chodil jsem do školy pro učně, kde jsme měli mimo jiné také hodiny rýsování, matematiky a technologie. Učení mě bavilo, protože mezi školními předměty bylo i kreslení a podobné věci. Vedoucím vývojové dílny byl pan Ing. Kozák. Pracovali jsme všichni v jediné místnosti velikosti asi deset krát patnáct metrů. To bylo naše pracoviště – mimo jiné i zkušebna dieselových motorů na brzdě. O tom, že se v Kopřivnici vyvíjely i naftové motory pro osobní auta, se málo ví. Kopřivnický Tatraplan Tatra T-600 byl prvním osobním automobilem v Československu, který byl opatřen dieselovým motorem. Jenomže tento motor nebyl schválen do výroby. Tatraplanů T-600 bylo vyrobeno přes čtyři tisíce kusů, zatímco naftové motory jenom tři. Ale to bylo až mnohem později, v první polovině padesátých let.

V červnu 1946 jsem jednoroční večerní učební kurz ukončil. Za války jsem nemohl absolvovat čtvrtou třídu měšťanky, a tak – abych nedokončenou základní školku nahradil – jsem se přihlásil na Vyšší průmyslovou školu strojnickou v Zengrově ulici v Ostravě. Do prvního ročníku se nás onoho roku přihlásilo na čtyři sta, tedy velmi mnoho, ale já jsem byl přijat bez jakéhokoli problému. Čekaly mě čtyři roky poměrně zajímavého života.

## Na střední škole strojnické

V té době jsem bydlel v internátě vzdáleném jenom asi tři sta metrů od školy. Ve škole jsem poznal řadu nových kamarádů. Jejich jména si dodnes pamatuji: Jarda Boháč, Vláda Holub, Vladimír Hanák a další. Některé spolužáky jsem znal už z domova, například svého jmenovce Milana Galiu. Ten ovšem nebydlel s námi na internátě, ale u své tety v Ostravě. Byli tu i další zajímaví kluci, například Vladimír Kubica nebo Josef Ličman, o němž budu později ještě hovořit. Ten byl opravdu vynikajícím studentem. Byl sice známý jako veliký výtržník, ale ve škole měl samé jedničky. Pocházel z Hranic na Moravě.

První ročník byl všelijaký. Na vysvědčení jsem měl dvě trojky, a dokonce i dvojku z mravů. Stalo se to vlastně nedopatřením, na němž měl část viny profesor Ing. Ferdinand Vysoudil řečený „Plantala“. Bližší podrobnosti nemá smysl popisovat, podobná nedorozumění se mladému nezkušenému studentovi stávají. Ostatně ve třetím ročníku jsem vyfasoval z mravů dokonce trojku, ale jinak jsem studoval s vyznamenáním. Na závěrečném vysvěd-